



ÍNDICE XERAL DO PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN DO CONXUNTO HISTÓRICO-ARTÍSTICO DE ALLARIZ

Referencia da fase: **32001-PECHA-202412-AI**

DOC 01.- MEMORIA XUSTIFICATIVA DOS SEUS FINS E OBXECTIVOS, ASÍ COMO DAS SÚAS DETERMINACIÓNS

PARTE I INFORMATIVA

PARTE II XUSTIFICATIVA

ANEXO I. ESTUDO DA COLORIMETRÍA

ANEXO II.- ESTUDO DO COMERCIO

ANEXO III.- ESTUDO DA PAISAXE

ANEXO IV.- ESTUDO DA PAISAXE URBANA

ANEXO V.- ESTUDO DA MOBILIDADE

ANEXO VI.- ANÁLISE DA PEGADA DE CARBONO

ANEXO VII.- INFORME SOBRE O IMPACTO DE XÉNERO

DOC 02.- PLANOS DE INFORMACIÓN

DOC 03.- PLANOS DE ORDENACIÓN

DOC 04.- NORMATIVA URBANÍSTICA

DOC 05.- CATÁLOGO

DOC 06.- ESTUDO ECONÓMICO E MEMORIA DE VIABILIDADE ECONÓMICA

DOC 07.- DOCUMENTO DO PROCEDEMENTO DE AVALIACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉXICA



ÍNDICE

1 ANTECEDENTES E OBXECTO	3
2 AVALIACIÓN DA SITUACIÓN ACTUAL.....	3
2.1 REDE VIARIA	3
2.2 MOBILIDADE PEONIL	5
2.2.1 Campo da Barreira	5
2.2.2 Rúa Emilia Pardo Bazán	6
2.2.3 Paseo do Arnado.....	7
2.2.4 Estación de buses.....	7
2.3 MOBILIDADE CICLISTA	9
2.4 APARCADOIROS	10
2.4.1 Inventario das prazas públicas en superficie.....	10
2.4.2 Inventario de prazas de aparcadoiro privadas	11
2.4.3 Xustificación de estándares	12
3 MELLORAS PREVISTAS.....	13
3.1 MELLORAS VIARIAS	13
3.2 REORDENACIÓN DE ACCESOS	14
3.3 MOBILIDADE	14
3.4 TRANSPORTE PÚBLICO	15
3.5 SENDAS PEONÍS	16
4 CONCLUSIÓN.....	16



1 ANTECEDENTES E OBXECTO

Co obxectivo de avaliar a viabilidade das medidas propostas na ordenación do PECHA, e de formular aquelas medidas que contribúan a solucionar os posibles problemas detectados, elaborárase o presente estudo de avaliación da mobilidade, no que se abarcarán os sistemas de transporte de baixo ou nulo impacto como os desprazamentos en bicicleta ou a pé, as reservas de espazo para a carga e descarga de mercadorías ou a reserva de espazo para aparcadoiros ou paradas destinadas ao transporte colectivo e ao taxi, entre outros. Dentro destes, engadirase a súa relación, de modo transversal, coa mobilidade inclusiva e a accesibilidade universal.

2 AVALIACIÓN DA SITUACIÓN ACTUAL

2.1 REDE VIARIA

A estrutura viaria básica de Allariz presenta unha dimensión comarcal pois está formada por un conxunto de estradas de titularidade estatal, autonómica e provincial que poñen en relación a Vila de Allariz co exterior, fundamentalmente coas localidades de Celanova, Maceda, Xinzo de Limia e coa cidade de Ourense. É unha estrutura radial e converxente no núcleo de Allariz.

A desaparición de parte da muralla que arrodeaba ao centro histórico, levou á construción de edificación no seu lugar, conformando un novo viario en anel. Fóra deste anel, a vila foise estendendo nos radios antes citados e tamén nos rúas circundantes.





Treito urbano da estrada de Xunqueira, antiga N-525

Nos anos sesenta, coa variante da N-525, o tránsito de paso saíu da vila mentes a edificación tamén se foi espallando, pouco a pouco, cara a esta estrada. Na actualidade, a antiga N-525 confórmase xa nunha sección de dous carrís, zona de aparcadoiro, servizos urbanos e beirarrúa a ambos lados, complementado pola vexetación ornamental.

Nos últimos anos do século XX, a entrada en servizo da autovía A-52 e a solución outorgada polas Normas Subsidiarias do momento, supuxo a creación dunha nova e vía de acceso á vila, a Estrada Santa Mariña e Rúa do Piñeiro, entre O Mato e O Fuxón, hoxe xa urbanizada, con dous carrís de circulación, servizos, beirarrúas, zonas de aparcamento e arborado ornamental.





Treito urbano da estrada Santa Mariña

Como xa se indicou na memoria informativa, a mobilidade motorizada efectúase a través dun viario perimetral na parte suroeste, sur e sueste. Este viario está formado polas estradas OU-320 e OU-0152 que se intersecan nun punto, polo que a optimización no funcionamento da mesma é factor clave para que non se colapse o viario .

2.2 MOBILIDADE PEONIL

No presente apartado avaliarase en detalle a mobilidade peonil analizando que puntos representan máis atractivos para esta, sexa pola orografía, polo estado do pavimento, pola largura, ou por calquera outro elemento determinante da mobilidade. Tamén se avaliarán os puntos alcanzables nos distintos desprazamentos desde os puntos notables mediante un “Network Analysis” que nos proporcione unha isócronas de desprazamentos no ámbito. Mediante a mesma tipoloxía de análise, calcularanse as “Instalacións máis cercanas” desde diversos puntos e poder individualizar e focalizar as actuacións en cada rúa.

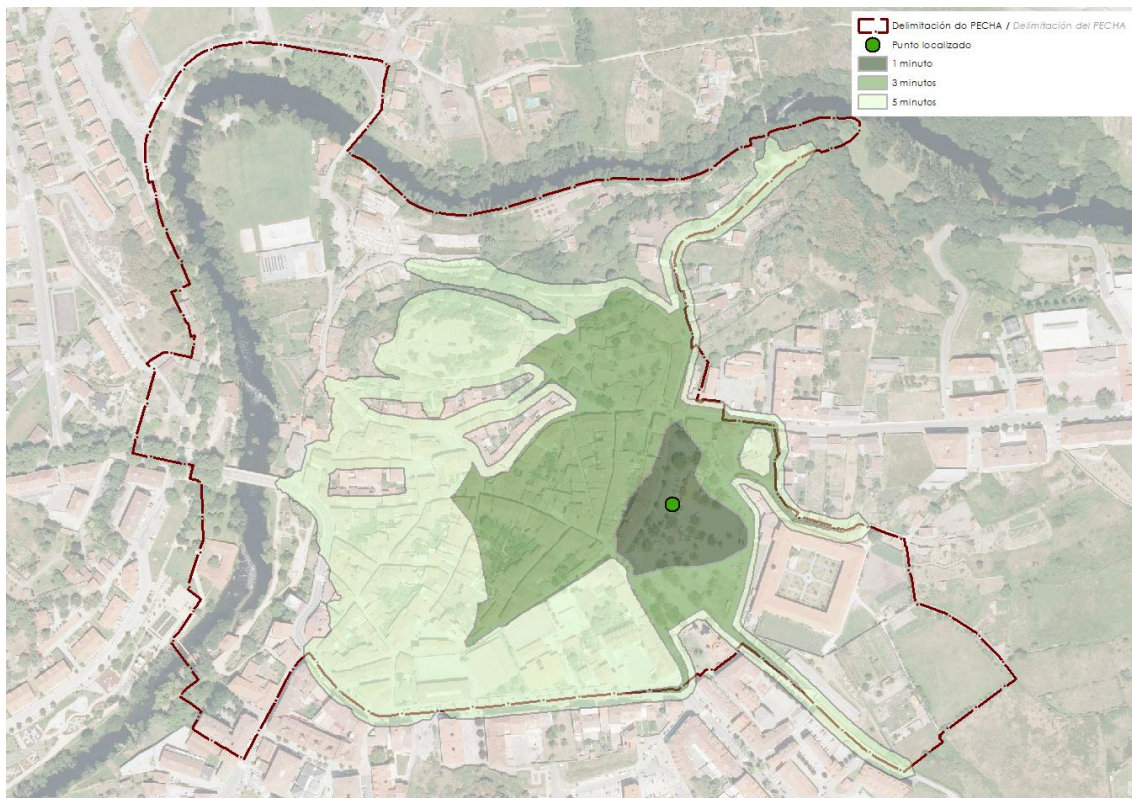
Tomando como puntos notables, aqueles desde os que as persoas usuarias poden acceder ao ámbito a partires doutro modo de mobilidade, e establecendo unha velocidade media no ámbito de 5 Km/h, obtéñense os seguintes resultados:

2.2.1 Campo da Barreira

No Campo da Barreira sitúase o 69% das prazas de aparcadoiro destinadas a automóviles. Por tanto, constitúe un punto de partida notable desde o que iniciar os movementos a pé. Situando o punto de partida no seu acceso, extráese que nun minuto podemos situarnos fronte ao



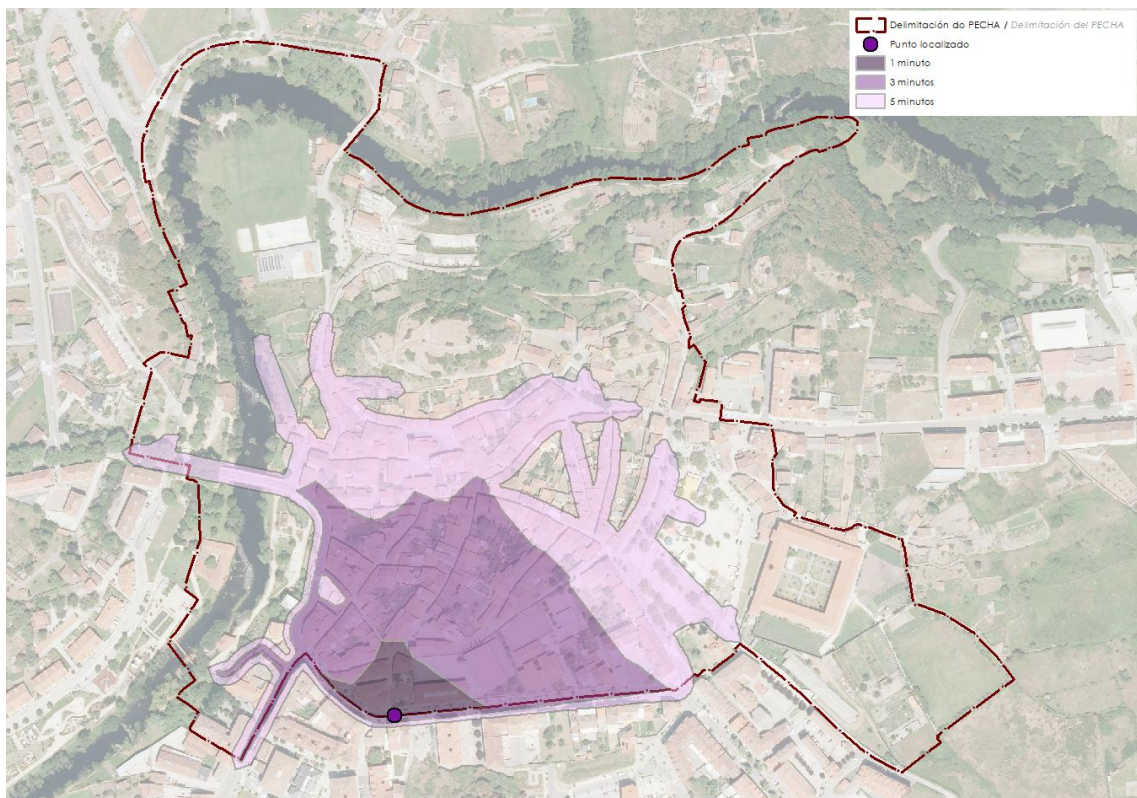
Convento de Santa Clara, no alto da Rúa Portelo e moi perto da rúa Santo Estevo; mentres que en tres minutos teremos chegado, segundo a dirección seleccionada, ata a Oficina de Rehabilitación e Urbanismo, o Museo da Moda ou do Xoguete, ou a Casa da Cultura e Biblioteca . Como se pode ver na imaxe, en 5 minutos teríamos accedido ao alto de O Castelo, ata os Xardíns de Acearrica ou mesmo ata a ponte da OU-320 sobre o río Arnoia.



Isocrona de desprazamento desde o Campo da Barreira

2.2.2 Rúa Emilia Pardo Bazán

Na rúa Emilia Pardo Bazán sitúase o 12,5% das prazas de aparcadoiro destinadas a automóbiles. Por tanto, constitúen un punto de partida notable desde o que iniciar os movementos a pé. Situando o punto de partida a carón da Escola Infantil, acceso principal desde esta rúa ao interior do Casco Histórico, extráese que nun minuto podemos situarnos diante da Igrexa de San Pedro, mentres que en tres minutos teremos percorrido, segundo a dirección tomada, toda a rúa Hospital ou a rúa San Lázaro ou boa parte das rúas Entrecercas ou Suárez. Como se pode ver na imaxe, en 5 minutos teríamos accedido ao centro neuráxico do Casco Histórico, conformado a carón da Casa do Concello e a Igrexa de Santiago, cruzado o río Arnoia sobre a ponte da OU-320 ou acadado a explanada da Barreira.



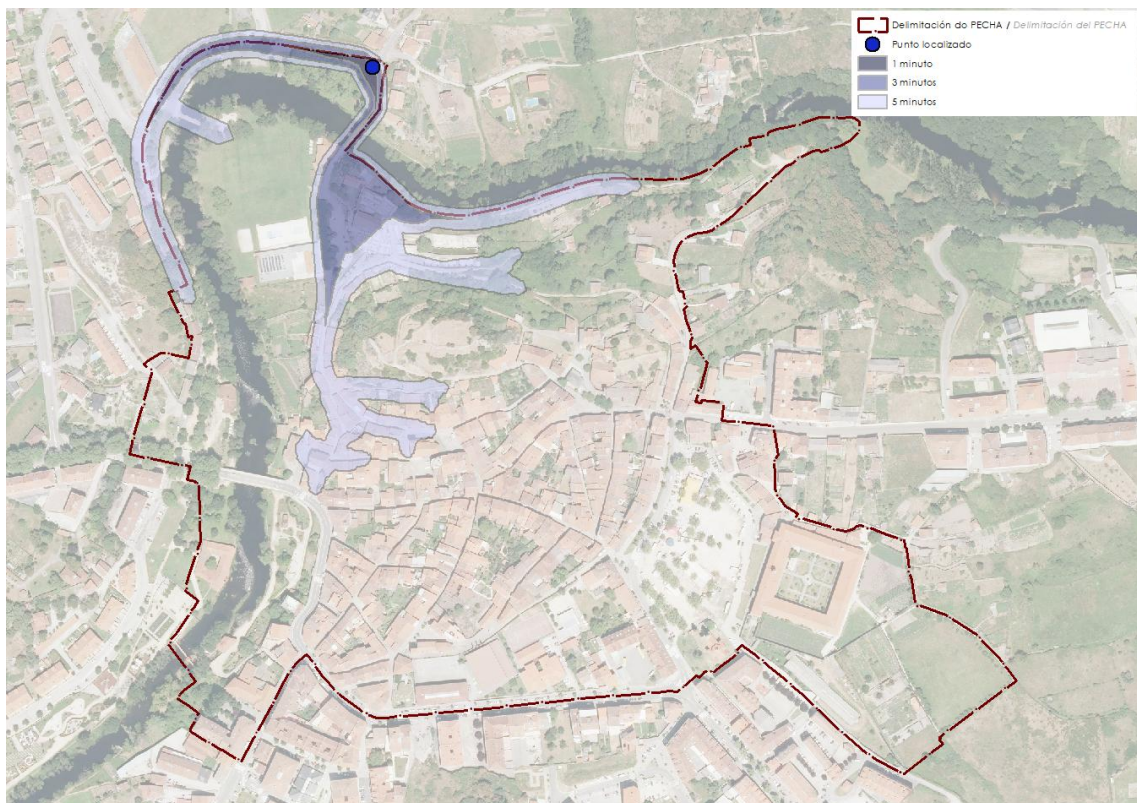
Isocrona de desprazamento desde Emilia Pardo Bazán

2.2.3 Paseo do Arnado

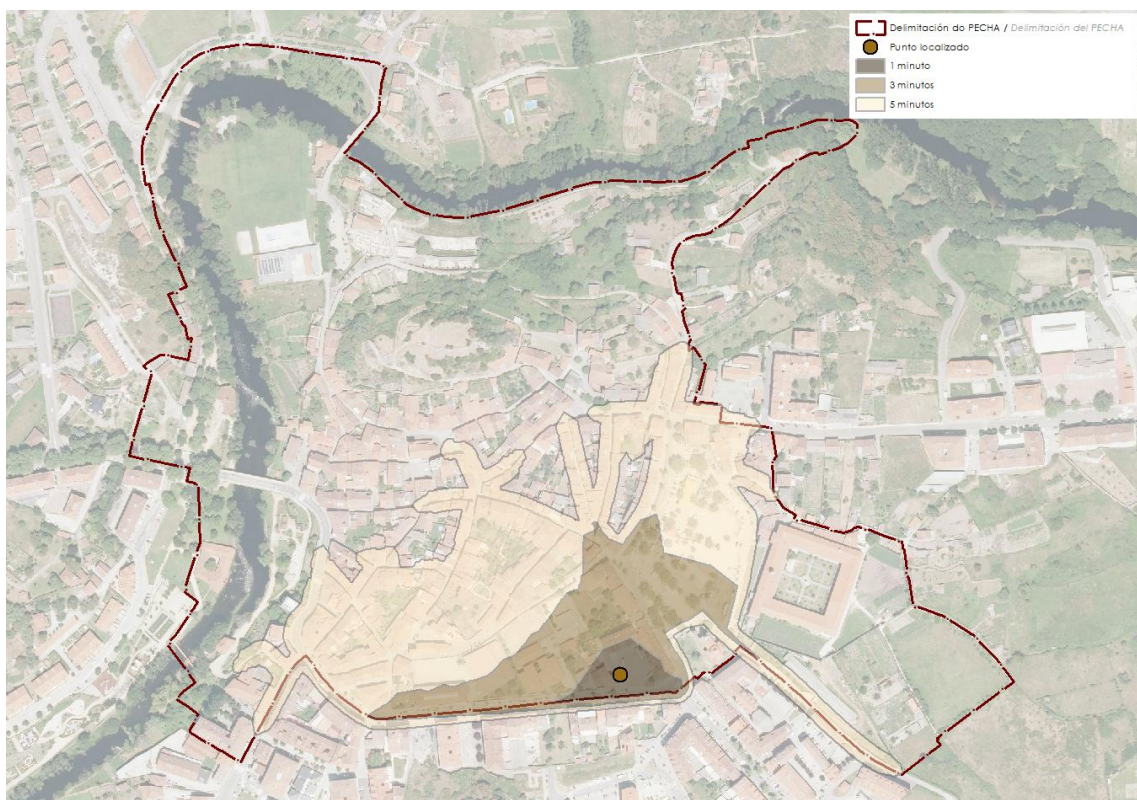
No Paseo do Arnado, sitúase tamén un bo número de prazas de aparcadoiro destinadas a automóviles, aínda que estas situadas fóra do ámbito do PECHA. Porén, constitúen un punto de partida notable desde o que iniciar os movementos a pé cara ao interior do Casco Histórico. Situando o punto de partida entre estas prazas e a Ponte de Vilanova, extráese que nun minuto tan só acadaremos a chegar ata a propia ponte, mentres que en tres minutos poderemos chegar ata a rúa do Cemiterio (superada a Igrexa de Santa María) ou o acceso ao cemiterio desde a senda paralela ao río. Como se pode ver no resultado da análise, en 5 minutos percorrida case toda a rúa Alameda nunha dirección, ou acadado a Praza Maior ou a do Matadoiro noutra.

2.2.4 Estación de buses

A estación de buses constitúe asemade un punto de partida notable desde o que iniciar os movementos a pé partindo do transporte público. Da análise realizada neste extremo, obtense que nun minuto non é posible abandonar a rúa Emilia Pardo Bazán ou mesmo o recinto da propia estación, mentres que en tres minutos poderemos chegar ata a gardería infantil, o Campo da Barreira ou o alto da arúa Portelo. Segundo o revelado na análise realizada, en 5 minutos teríamos acadado a Praza Maior nunha dirección ou a rúa Sur ou a Casa do Boi noutra.



Isocrona de desprazamento desde o Paseo do Arnado



Isocrona de desprazamento desde a estación de buses



O estudo realizado pon de manifesto que o casco histórico de Allariz presenta unha dimensión óptima para ser percorrido a pé e por tanto, dada a consolidación acadada pola edificación e a posibilidade de desprazamentos analizada, non se prevén modificacións de seccións viarias.

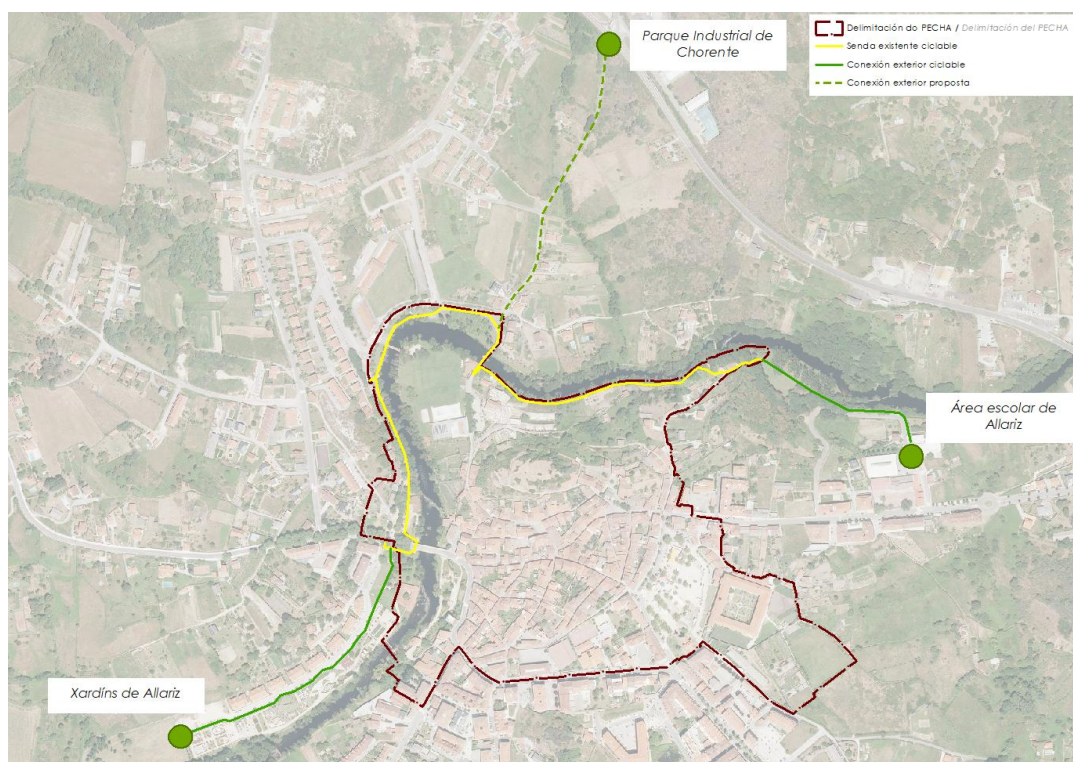
2.3 MOBILIDADE CICLISTA

Nun ámbito como o do PECHA, do cal se comentou en repetidas ocasións o seu carácter peonil e histórico, a mobilidade ciclista parece integrada dentro deste como convivinte coa mobilidade peonil, non tendo sentido executar carril-bici en rúas de carácter histórico.

Porén, non todas estas rúas son igual de susceptibles de ser empregadas por este medio, xa sexa pola pendentes, o pavimentado ou elementos arquitectónicos das rúas. E igualmente, non todo o ámbito do PECHA representa un conxunto empedrado de rúas estreitas: a súa parte máis exterior representa espazos libres e zonas abertas, que ademais se separan do núcleo polas principais vías de tráfico motorizado.

Así, o presente estudo de mobilidade propón os viarios ciclistas nas zonas susceptibles de albergalos, comunicando puntos estratéxicos e as principais saídas do núcleo de rúas peonís, únicamente como adaptación das sendas existentes para poder albergar este tipo de mobilidade, en modo compartido.

Ademais, con ese mesmo criterio, propón as conexións co exterior do PECHA, propoñendo un ámbito apto para a comunicación de media distancia (colexios, polígonos industriais, puntos de lecer, etc.) mediante medios non motorizados.



Mobilidade ciclista no PECHA



A ordenación do PECHA dispón de zonas para acoller aparcabicicletas, espazos para car-pool (vehículo compartido de uso privado non lucrativo) así como prazas para recarga de bicis eléctricas e/ou patinentes eléctricos.

2.4 APARCADOIROS

Un dos maiores problemas que afecta ao despoboamento ou incremento de poboación nos tempos actuais a un casco histórico, por non dicir o maior, é a xestión das prazas de aparcadoiros.

O presente estudio avalía os aparcadoiros existentes, xa sexan aparcadoiros públicos de viario, substitutivos ou disuasorios, así como os aparcadoiros de carácter non oficial, derivados do costumismo, e o porque da súa continuidade no tempo.

Con estes datos, propón avaliar o servizo da situación actual referido a capacidade, en relación coa lexislación vixente, e as posibles propostas para unha mellora do funcionamento no mesmo non so no número de prazas, se non tamén no servizo real que esas prazas ofrecen.

Para efectuar este cálculo e comprobar o funcionamento empréganse tres metodoloxías:

Lexislativa: Efectúase un inventario das prazas públicas en superficie e unha pesquisa das prazas privadas, incluídas as soterradas, a través dos datos extraídos da labor de campo. Este dato emprégase para comprobar como se relaciona o aparcadoiro coas determinacións para o ámbito ditadas pola lei 2/2016, de 10 de febreiro, do solo de Galicia, mirando se compren cos estándares:

Cuantitativa: en base aos datos oficiais do parque de vehículos e da densidade de habitantes, avaliarase, a través da división zonal do ámbito, a suficiencia das prazas e os puntos de maior necesidade.

2.4.1 Inventario das prazas públicas en superficie

As áreas de estacionamento identificadas como tal correspóndense fundamentalmente con 3 espazos: o Campo da Barreira, a rúa Emilia Pardo Bazán e Vilanova.

- o No Campo da Barreira, no que as prazas non se atopan delimitadas, efectuouse un cálculo en superficie do número de vehículos que poderían estacionar, resultando un total de 230 prazas destinadas a automóviles ao público en xeral (o 69% do total). De todas elas, só 2 se destinan especificamente ao aparcamento de persoas con mobilidade reducida e outras 2 ao aparcamento de taxis.

- o Na rúa Emilia Pardo Bazán, localízanse un total de 42 prazas de aparcadoiro (o 12,5 % do total), todas elas delimitadas fisicamente. Desta cifra, 3 correspóndense con espazo reservado para o aparcamento de persoas con mobilidade reducida, 20 a prazas reservadas para o persoal autorizado do IES de Allariz, e o resto (19 prazas) son as destinadas ao aparcadoiro do público en xeral.

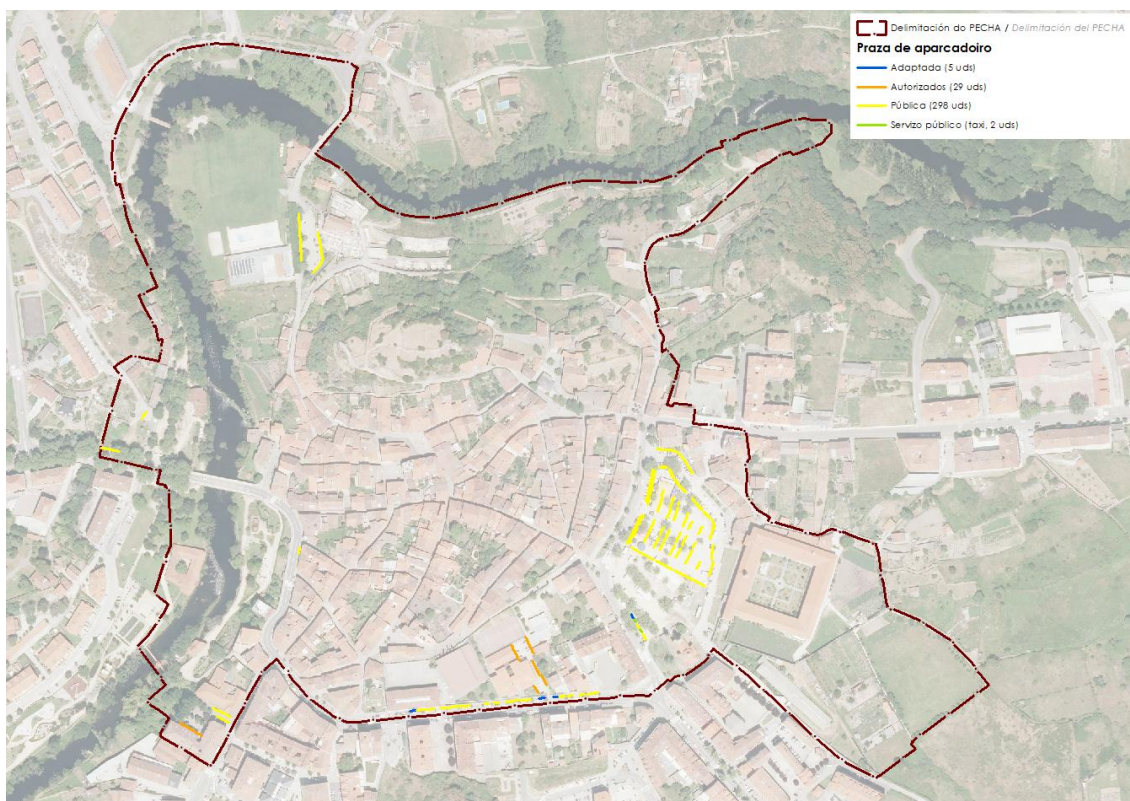
- o Na área de Vilanova no que as prazas non se atopan delimitadas, efectuouse un cálculo en superficie do número de vehículos que poderían estacionar, resultando un total



de 33 prazas de aparcadoiro (o 10% do total).

As 29 prazas restantes, sitúanse ao sudoeste do ámbito, e correspóndense fundamentalmente con 9 prazas para vehículos autorizados no Parque do Portovello (a carón da Torre Lombarda), 1 praza de carga e descarga na marxe da rúa Emilia Pardo Bazán e 19 prazas de uso público nas inmediacións de Torre Lombarda e da Praza de San Isidro.

Este escenario, resulta un total de 334 prazas de aparcadoiro, identificadas na imaxe seguinte:

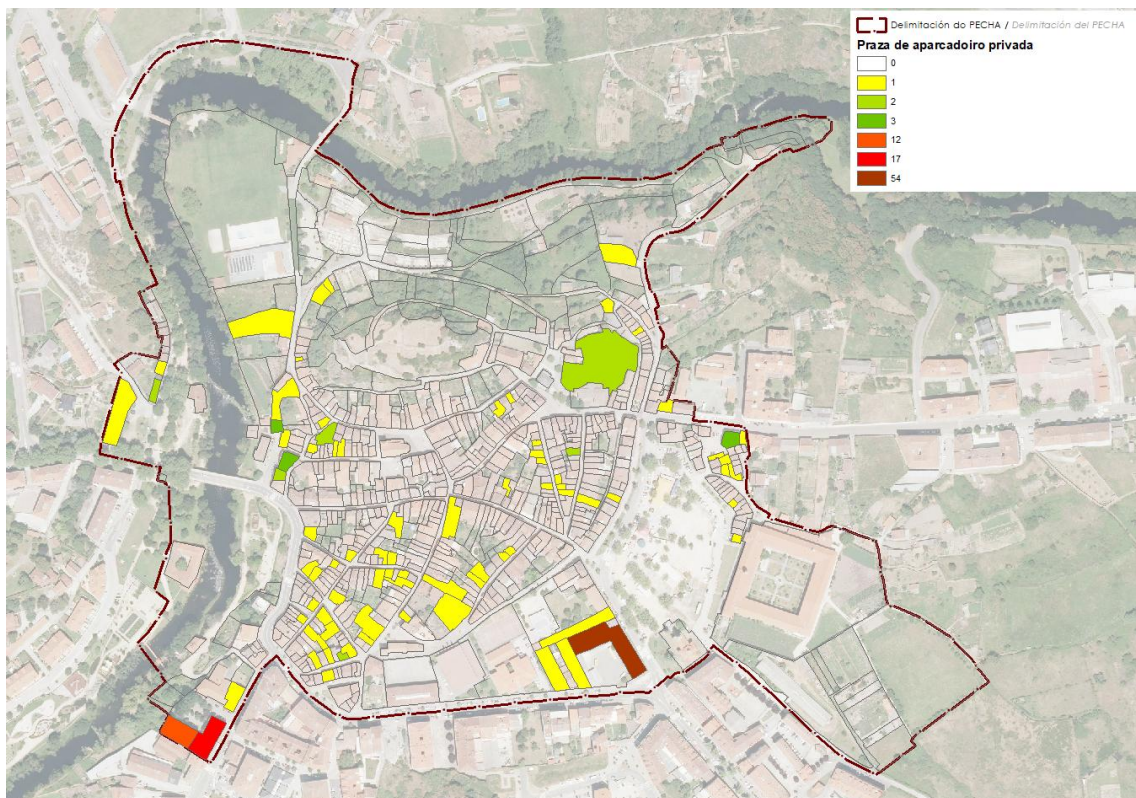


Aparcadoiro público no PECHA

2.4.2 Inventario de prazas de aparcadoiro privadas

A labor de campo realizada para o conxunto do PECHA serve asemade como pesquisa das prazas privadas, situadas dentro das edificacións e cotexando este dato co facilitado pola Dirección Xeral do Catastro, extraer un número total de prazas de aparcadoiro privadas no ámbito.

O resultado obtido revela un total de 175 prazas de aparcadoiro de titularidade privada, das cales 92 se sitúan en edificios de vivenda colectiva.



Aparcadoiro privado no PECHA

2.4.3 Xustificación de estándares

O ámbito do PECHA presenta un total de 151.966,24 m² construídos en edificacións principais na actualidade, mentres que a ordenación establecida permitiría adacar os 155.185,57 m² totais cos novos volumes previstos (sen considerar plantas existentes desconformes coa ordenación).

O artigo 42.2.c) da lei 2/2016, de 10 de febreiro, do solo de Galicia, establece as reservas mínimas de solo para o sistema local de prazas de aparcadoiros de vehículos que deben reservarse nos ámbitos de solo urbano non consolidado e no solo urbanizable. Se ben no ámbito do PECHA esta determinación non resulta de aplicación por estar clasificado na súa totalidade como solo urbano consolidado, este ratio serve de orientación para ver o déficit/superávit desta dotación.

A LSG establece o seguinte estándar:

- o 1 praza de aparcadoiro por cada 100 m² edificables.
- o De cada 4 prazas, polo menos 1 sexa en superficie de dominio e uso público.

Segundo este ratio, para os 155.185,57 m² establecidos pola ordenación, serían necesarias 1.552 prazas de aparcadoiro, das cales 388 deberían ser de dominio público.

O inventario realizado nos apartados anteriores, resulta un total de 509 prazas (334 de dominio público e 175 de titularidade privada), polo que serían necesarias 54 prazas máis.



Porén, debe observarse o seguinte feito: e é que o inventario realizado, recolle unicamente as prazas identificadas no interior da delimitación do PECHA, sen ter en conta por exemplo, as prazas situadas na marxe oposta da Rúa Emilia Pardo Bazán (28 prazas) ou no Paseo do Arnado (47 prazas), coas que resultaría que o Casco Histórico de Allariz estaría xa a cumprir co estándar establecido.

A nivel cuantitativo, o municipio de Allariz conta cun total de 2.354 vivendas (IGE ano 2011), das cales 592 vivendas foron xa identificadas na labor de campo realizada no ámbito do PECHA (o que supón o 25,15% do total municipal).

Respecto da poboación municipal, na que Allariz presenta un total de 6.348 habitantes (IGE ano 2022), corresponderíanlle ao PECHA, aplicando esa mesma proporción, arredor de 1.610 habitantes, dato demasiado optimista.

Por outra banda, o INE atribúe para entidade 030101 Allariz do ano 2022 un total de 4.083 habitantes. Ao igual que se indicou na memoria informativa, esta entidade engloba unha maior extensión que a do propio Casco Histórico, que unicamente representa o 11,6% do total do solo urbano delimitado. Aplicando esta porcentaxe á cifra global de poboación achegada, resulta un total de 473 habitantes.

Analogamente ao indicado no Estudo do Comercio, logo da recompilación de datos en campo, (da que unicamente puido extraerse información para un total de 365 habitantes), considérase unha poboación final para o conxunto do Casco Histórico de Allariz de 419 habitantes (o 6,60% do total municipal).

Respecto do parque de vehículos, o Instituto Galego de Estatística ten identificado para o conxunto municipal os seguintes datos (ano 2022):

Turismos	Turismos	Camións e furgonetas	Motos	Tractores industriais	Outros	Total
Número de vehículos	3.666	659	405	48	193	4.971

Estimando que da poboación residente no ámbito, non toda ela conta con vehículo privado, a porcentaxe de turismos pertencentes aos residentes ha de ser inferior ao 6,60% da poboación. Situándonos nunha posición moi optimista, e dada avanzada idade dos residentes, cosiderando que cada persoa que vive no ámbito posúa un turismo, estaríamos nun total de 419 vehículos, cifra para a que abondaría o número de prazas de aparcadoiro actual (509 prazas).

3 MELLORAS PREVISTAS

3.1 MELLORAS VIARIAS

Deben continuarse na liña da realización de pequenas intervencións compatibles coa escala urbana na que se sitúan, propoñendo melloras viarias e adecentados puntuais en zonas menos transitadas como as seguintes:

- o Rúa Aceñas



- o Carreira dos Caños
- o Rúa do Couto
- o Praza Doña Violante (valorando a substitución do asfaltado por pavimentos pétreos)
- o Camiño do Castelo

3.2 **REORDENACIÓN DE ACCESOS**

Un dos aspectos a abordar no estudo da mobilidade é a reordenación de accesos. A mellora dos mesmos, redonda nunha diminución da intensidade do tráfico, provocada pola diminución de paradas e a conseguinte diminución da densidade do tráfico. Tamén repercuten estas accións na melloría da seguridade vial para os conductores, o que redonda nunha melloría da seguridade vial do resto de usuarios, neste caso viandantes do núcleo urbano, e polo tanto, nunha melloría da calidade de vida.

Atendendo a isto, debe modificarse a intersección entre as estradas OU-320 e OU-0152 á altura da estación de buses, establecendo nesta diversos carrís centrais de aceleración, reducindo notablemente o tempo de espera, e garantindo así que os carrís de movemento á fronte non colapsen.



Remodelación de accesos no PECHA

3.3 **MOBILIDADE**

Neste apartado propóñense unha serie de medidas relacionadas coa mobilidade, tanto motorizada, como ciclista e peonil, que se basean nos seguintes trazos:

- Ordenación dos aparcadoiros e definición das prazas de aparcadoiros nos mesmos.
- Redución da densidade do tráfico motorizado.
- Aumento da fluidez na circulación de vehículos (o que deriva nun aumento da velocidade,



pero sempre dentro de circulación urbana, $V_{\max} < 30 \text{ km/h}$) mediante as melloras no trazado, a configuración de illas e carrís centrais de aceleración.

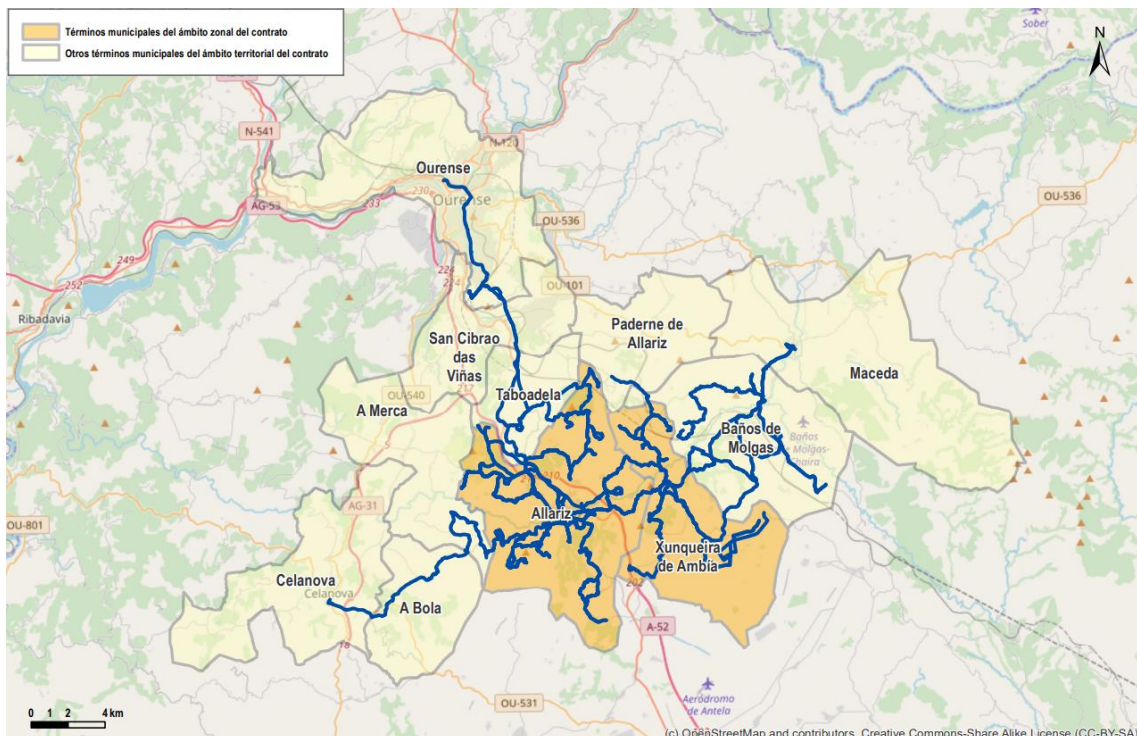
- Diminución da intensidade de tráfico, mediante a creación e melloras de sendas de tráfico exclusivo peonil e ciclista, que melloren os tempos respecto á mobilidade motorizada cara a zonas escolares, de lecer e de traballo.
- Mellora da sustentabilidade

Este punto desenvólvese como resultado da aplicación das melloras anteriores, que conlevan, para un incremento dos beneficios, uns menores impactos no medio e nos habitantes locais, e uns menores costes de circulacións, tanto en tempo como en consumo.

Para conseguir estas melloras, deben de adoptarse unha serie de medidas e accións, que se por si soas parecen simples, pero que artelladas en conxunto forman un sistema complexo que abrangue todos os aspectos da mobilidade para as distintas capacidades das distintas persoas usuarias, conseguindo mellorar o ámbito tanto de residentes como de foráneos. Nos seguintes apartados abórdanse as mesmas de maneira detallada.

3.4 TRANSPORTE PÚBLICO

O servizo público regular de viaxeiros de uso xeral por estrada, de carácter interurbano permite a conexión da Estación de Buses de Allariz con arredor de 21 rutas distintas. Estas resúmense co seguinte mapa facilitado pola Dirección Xeral de Mobilidade:



Estas liñas son as que dan principalmente servizo ao concello de Allariz e o conectan con Celanova, Xunqueira de Ambía, Baños de Molgas, Maceda, Taboadela, San Cibrao das Viñas



ou Ourense, porén algunhas delas correspóndense con rutas escolares que permiten ser utilizadas baixo demanda dentro do Plan de Transporte Público de Galicia.

Tendo en conta a situación de partida, dentro deste apartado prevese a seguinte actuación:

- ITINERARIO SINXELO E SEGURO DESDE A ESTACIÓN DE BUSES ATA O PECHA.

O PECHA ha de garantir un itinerario peonil, e sempre con codicións de seguridade para os peóns, desde o interior do ámbito ata a estación de buses na que circulan as liñas antes citadas, de tal maneira que o tráfico rodado sexa mínimo.

3.5 SENDAS PEONÍS

As sendas peonís previstas pola ordenación do PECHA cumprirán dúas funcións: por un lado, representarán un atractivo para os residentes, permitindo lugares de recreo plenamente integrados no entorno, e por outro lado, cumprirán unha función de mobilidade, ao dotar de valor ás zonas de aparcadoiros, paradas de autobús, zonas residenciais e dotacionais, conseguindo así a buscada redución de tráfico nas zonas próximas aos equipamentos.

Distínguense dous tipos de sendas, segundo a súa tipoloxía e a súa funcionalidade:

- SENDAS URBANAS

Estas sendas, consisten en sendas brandas, cuxa función é a mobilidade, especialmente en percorridos que foron anteriormente percorridos a pé. A plataforma compártese coa bici.

- SENDAS COMPARTIDAS

Nestes percorridos, convive o tráfico peonil e ciclista co tráfico rodado, cunha IMD practicamente inexistente, reservada a residentes. Proponse esta actuación no camiño vello de Roiriz, cara ao Parque Industrial de Chorente.

4 CONCLUSIÓN

A conclusión que se obtén do estudio da avaliación da mobilidade é que as actuacións propostas polo PECHA melloran a mobilidade do ámbito ata ofrecer un excelente servizo.

Entre as actuacións máis relevantes destaca a mellora das condicións de accesibilidade e mobilidade máis sostibles co ámbito residencial e dotacional.

En xeral, todas as medidas propostas para lograr os obxectivos pretendidos en canto á mobilidade do ámbito do PECHA aportan parámetros e solucións de implantación máis compatibles coa situación de partida o que, á súa vez, proporciona un indubidable aumento do atractivo turístico, paisaxístico e social.



ALFONSO
BOTANA



Asinan:

Alfonso Botana Castelo
Arquitecto

Beatriz García Becerra
Arquitecta

Paula Fernández Otero
Bióloga